

Wacker-Theodorakopoulos, Cora

Article — Digitized Version

## Die Deregulierungsanstöße im Güterfernverkehr durch die EG

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Wacker-Theodorakopoulos, Cora (1988) : Die Deregulierungsanstöße im Güterfernverkehr durch die EG, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 68, Iss. 7, pp. 373-377

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136420>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

Cora Wacker-Theodorakopoulos

## Die Deregulierungsanstöße im Güterfernverkehr durch die EG

*Im Zuge der Verwirklichung des EG-Binnenmarktes sollen auch die nationalen Verkehrsmärkte liberalisiert und dem internationalen Wettbewerb geöffnet werden. Welche Konsequenzen sind für den deutschen Verkehrssektor und insbesondere für den Straßengüterfernverkehr zu erwarten?*

Seit dem 22. Mai 1985 ist Bewegung in den Verkehrsmarkt geraten. Das Europäische Parlament klagte vor dem Europäischen Gerichtshof erfolgreich gegen den EG-Ministerrat wegen Untätigkeit in bezug auf das bereits 1957 in den Römischen Verträgen festgelegte Ziel, einen gemeinsamen EG-Verkehrsmarkt zu schaffen.

Der EG-Ministerrat hatte sich nicht auf die im EWG-Vertrag vorgesehenen Schritte zur Durchsetzung der sogenannten Dienstleistungsfreiheit einigen können, nach der in jedem Mitgliedstaat Anbieter von Verkehrsleistungen aus den Partnerstaaten zu den gleichen Bedingungen wie die inländischen Anbieter Transportleistungen erbringen dürfen. Dienstleistungsfreiheit ist nicht gleichzusetzen mit der Abschaffung bestehender Regulierungen, die die Verkehrstarife festlegen oder den Marktzutritt begrenzen, also mit einer vollständigen Liberalisierung. Dienstleistungsfreiheit ist auch gegeben, wenn Inländer und Ausländer gleichermaßen einer bestehenden Regulierung unterworfen sind.

In der Uneinigkeit über den Grad der Regulierung liegt der Grund für die lang andauernde Ergebnislosigkeit der Verhandlungen des EG-Ministerrates. Die Verkehrsmärkte der einzelnen Mitgliedsländer sind sehr unterschiedlich geregelt, und fast jede Regierung versuchte, die eigenen Regelungen für die EG verbindlich zu machen. Die Bundesrepublik ordnet ihren Güterverkehr mit Abstand am restriktivsten. Sie versuchte, durch Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den EG-Staaten ihre restriktiven Regulierungsbe-

stimmungen weitgehend durchzusetzen. Dies stieß auf den Widerstand der Staaten, die – teils aus standortbedingten, teils aus politischen Gründen – für eine Marktliberalisierung eintreten. Diese Gruppe ist durch die Erweiterung der EG immer stärker geworden.

Daß die europäischen Verkehrsminister nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs die Weichen für einen gemeinsamen Verkehrsmarkt nicht in Richtung auf Harmonisierung der Regulierung, sondern in Richtung auf Liberalisierung stellten, hängt mit den zeitgleichen Entscheidungen für die Schaffung eines europäischen Binnenmarktes zusammen. Die EG-Kommission hatte die europäischen Regierungen überzeugen können, daß der Prozeß der europäischen Integration auf dem Wege der Harmonisierung nur im Schnecken tempo vorankommen würde.

Diese Veränderung der politischen Szene, wozu auch die Aufgabe des Prinzips der Einstimmigkeit von Beschlüssen im EG-Ministerrat gehört, gab den Befürwortern einer Liberalisierung der Verkehrsmärkte freie Bahn. Der Bundesverkehrsminister und die Interessenverbände sahen sich bald in der Defensive und verloren auch innerhalb der Bundesrepublik politischen Rückhalt, zumal die Bundesregierung aus übergeordneten Gründen am Erfolg der Initiative zur Schaffung eines gemeinsamen Binnenmarktes interessiert ist.

Es stellt sich nun die Frage, ob die Liberalisierung des Verkehrssektors auch im wohlverstandenen gesamtwirtschaftlichen Interesse der Bundesrepublik ist oder ob die Gefahr besteht, daß – wie der Bundesverkehrsminister und die Interessenvertreter suggerieren – nationale Interessen auf dem Altar Europas geopfert werden.

Der Straßengüterfernverkehr, der innerhalb der EG mittlerweile zum bedeutendsten Verkehrsträger geworden ist, wird in der Bundesrepublik zweifach reguliert.

---

*Dr Cora Wacker-Theodorakopoulos ist wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Forschungsabteilung Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsordnung des HWWA-Institut für Wirtschaftsforschung-Hamburg.*

Einerseits werden die Beförderungstarife, die eine bestimmte Marge nicht über- oder unterschreiten dürfen, in Tarifkommissionen verbindlich festgelegt, andererseits wird der Marktzutritt dadurch kontrolliert, daß jeder LKW für den Güterfernverkehr eine Konzession benötigt, die durch die Landesverkehrsbehörde erteilt wird. Die Gesamtgenehmigungszahl ist dabei grundsätzlich kontingentiert.

Die wohl weltweit restriktivste Verkehrsmarktordnung ist während der Weltwirtschaftskrise mit Hilfe von Notverordnungen entstanden, für deren Beibehaltung im nachhinein die Verkehrsverbände und das -gewerbe verschiedene Begründungen ersannen. So wurden die sogenannten Besonderheiten des Verkehrssektors (nicht lagerfähige Dienstleistung, unpaarige Verkehrsströme etc.) als Argument für die Regulierung herangezogen. Diese Gegebenheiten gelten jedoch zum Teil auch für andere Branchen und bilden dort nicht die Grundlage einer Regulierung.

Der Gesetzgeber gibt im wesentlichen zwei Gründe für die Regulierung an. Sie soll zum einen die Gefahr einer ruinösen Konkurrenz im Straßengüterverkehr abwenden und zum anderen die Bundesbahn vor zu starker Konkurrenz schützen. Der Begriff der ruinösen Konkurrenz wird dabei je nach Standort des Betrachters verschieden ausgelegt und häufig mit einem lediglich intensiven Wettbewerb verwechselt. In den meisten Fällen läßt sich damit keine Regulierung rechtfertigen. Wenn beispielsweise bei einem schrumpfenden Markt diejenigen Anbieter, die zu den höchsten Kosten produzieren, den Markt verlassen müssen, handelt es sich um einen notwendigen ökonomischen Prozeß<sup>1</sup>.

Staatseingriffe sind lediglich diskutabel, wenn sonst effiziente Unternehmen vom Markt gedrängt werden oder wenn der Wettbewerb zukünftig dringend benötigte Kapazitäten vernichten würde. Für den Straßengüterverkehr sind diese Bedingungen nicht gegeben. Im Gegenteil, es handelt sich um eine weiterhin wachsende Branche. Der Eindruck ruinöser Konkurrenz entsteht nicht zuletzt deshalb, weil unter dem Schutz hoher Tarife Renten erzielt werden, die ohne diesen Schutz sinken würden, und weil durch die Marktzugangsbeschränkungen wettbewerbsschwache Anbieter geschützt werden, die sonst durch leistungsfähige Newcomer verdrängt werden würden.

Die Bundesbahn wird als ein öffentliches Unternehmen geführt und unterscheidet sich somit grundlegend von den übrigen Verkehrsträgern, bei denen der Staat

nur regulierend eingreift. Bei der Streckenführung, für deren Bau sie im Gegensatz zum Straßengüterverkehr auch zuständig ist, muß sie außer kaufmännischen Gesichtspunkten auch die Präferenzen des Gesetzgebers berücksichtigen. Wenn eine Strecke also unrentabel geworden ist, bedarf eine Stilllegung erst einer Prüfung im Hinblick auf die Frage, ob dadurch eine Benachteiligung von Randgebieten eintritt.

Dieses ursprüngliche Argument der ausreichenden Verkehrsbediening der Randgebiete kann – insbesondere für den Güterverkehr – nicht mehr akzeptiert werden. Diese Bedienung in der Fläche wird durch das Straßengüterverkehrsgewerbe in ausreichendem Maße und zum Teil auch kostengünstiger erfüllt. In neuerer Zeit sind jedoch Argumente hinzugekommen, die die Bahn weiterhin als schützenswert betrachten: der Umweltschutz und die Überlastung des Straßennetzes.

Die Verkehrsverbände befürworten die Notwendigkeit der Regulierung des Verkehrssektors analog zu den Begründungen des Gesetzgebers. Dies verwundert nicht sehr, da die Verbände entscheidend an der Entstehung der Gesetze beteiligt waren. Sie haben es außerdem geschafft, das amtliche Kontrollorgan, die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG), selbst zu bilden<sup>2</sup> und zu verwalten. Die BAG und ihre Frachtenprüfstellen, die das Vierfache des Personals des Bundeskartellamtes beschäftigen<sup>3</sup>, werden ausschließlich vom Gewerbe selbst finanziert. Jede Rücknahme der Regulierung würde also einen Einschnitt in die Kompetenz der Vertreter der Verkehrsverbände bedeuten. Die massive Kritik und die Schwarzmalerei aller Verkehrsverbände ist besonders auch unter diesem Aspekt zu sehen.

### Kuriose Tarifbildung

Die Tarifbildung selbst ist ein weiteres Kuriosum auf dem bundesdeutschen Verkehrsmarkt. Die zwingend für jede Beförderung im Güterfernverkehr vorgeschriebenen Tarife werden in Tarifkommissionen gebildet, die sich ausschließlich aus Sachverständigen des Gewerbes zusammensetzen. Die Verladerseite ist nicht an ihr beteiligt. Die Kommission hat lediglich die Pflicht, die Verlader vor einer Sitzung anzuhören. Ein Tarifantrag

<sup>2</sup> Die vor der Entstehung des Güterkraftverkehrsgesetzes 1952 bestehenden Verkehrsverbände versuchten auch schon vor ihrer Institutionalisierung Tarife festzulegen, die natürlich von Nichtmitgliedern erfolgreich unterboten werden konnten. Die Gründung der BAG perfektionierte aber ihr Kartell im Sinne von Stigler. Vgl. George J. Stigler: The Theory of Economic Regulation, in: The Bell Journal of Economics, 2 (1971), S. 3-21.

<sup>3</sup> Vgl. Gerd A berle: Sektorale Deregulierung – Die EG-Integration erzwingt veränderte ordnungspolitische Strukturen auf den Straßengüterverkehrsmärkten, in: Armin Gutowski, Bruno Molitor (Hrsg.): Hamburger Jahrbuch für Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik, 32. Jg., Tübingen 1987, S. 167.

<sup>1</sup> Vgl. Michael K r a k o w s k i: Theoretische Grundlagen der Regulierung, in: Michael K r a k o w s k i (Hrsg.): Regulierung in der Bundesrepublik Deutschland, Hamburg 1988, S. 59.

kann auch dann zustande kommen, wenn die Verladerschaft ihm nicht zustimmt. Außer dem Bundesminister für Verkehr muß auch der Bundesminister für Wirtschaft, der als ausreichender Vertreter für die Interessen der Verlader angesehen wird, den Tarifantrag genehmigen. Daß die Tarife in solchen Verhandlungen eher zu hoch als zu niedrig ausgehandelt werden, liegt auf der Hand, zumal die Bundesregierung zum Schutz der Eisenbahn und zur Entlastung des Haushaltes ebenfalls an hohen Tarifen interessiert ist. Die festgelegten Tarife sind Margentarife, d. h. der Festpreis kann um einen bestimmten Prozentsatz unter- bzw. überschritten werden. Tatsächlich wird jedoch die Minusmarge zu fast 95 % ausgenutzt.

Der Verkehrssektor hat seit Jahren einen konstanten Anteil an der Bruttowertschöpfung; gleichzeitig ist der Marktanteil des Straßengüterverkehrs aber erheblich gestiegen. Dies weist darauf hin, daß dieser Markt auch für weitere Anbieter lukrativ sein könnte. Es läßt sich also vermuten, daß die Erlangung einer Konzession sehr begehrt ist und entsprechend hohe Preise dafür gezahlt werden. Tatsächlich ist der illegale Handel mit Lizenzen weit verbreitet; für einen Markteintritt werden Beträge um 250 000 DM<sup>4</sup> gezahlt.

Die wahrscheinlich über dem Wettbewerbspreis liegenden Tarife ließen sich in der Praxis nicht durchhalten, weil die Kontingentierung nur zu einer unzureichenden Begrenzung des Angebots führte. Durch den Ausbau des Straßennetzes, die gestiegene Ladefähigkeit und Geschwindigkeit pro LKW konnte die Fahrtenhäufigkeit und damit die Kapazität bei kaum ansteigender Genehmigungszahl deutlich erhöht werden. Eine zusätzliche Kapazitätserhöhung bewirkte das permanente Ansteigen des Werkverkehrs, also der Beförderung für eigene Zwecke, sowie des grenzüberschreitenden Verkehrs der Ausländer.

Die bereits auf dem Verkehrsmarkt befindlichen Unternehmen haben, um mittelfristig konkurrenzfähig zu bleiben, in dieser Situation nur zwei Möglichkeiten. Sie können einerseits den Weg über den Qualitätswettbewerb suchen, z. B. durch das Anbieten von Spezialtransporten. Dabei besteht jedoch ständig die Gefahr der Abhängigkeit von einzelnen Nachfragern. Der Anbieter kann bei Nachfrageeinbrüchen häufig nicht schnell genug auf andere Güter umsteigen und hat außerdem hohe Fixkosten durch den Erwerb des Spezialfahrzeugs. Der lukrativere und somit reizvollere Weg ist also andererseits derjenige über die unerlaubte Tarifunterbietung. Dieser Weg wird in der Praxis auch häufig ein-

geschlagen. Die Tarife werden auf vielfältige Weise umgangen<sup>5</sup>.

So dürfte ein Teil des ständig wachsenden Werkverkehrs „unechter“ Werkverkehr sein, bei dem ein Verkehrsunternehmen das Transportgut zum Zwecke der Tarifunterbietung erwirbt. Auch andere Umgehungsarten sind auf dem Güterverkehrssektor üblich. Bei der sogenannten „gebrochenen Abfertigung“ werden zwei aufeinander folgende Nahverkehrsbeförderungen, die weniger strengen Regulierungsvorschriften unterliegen, durchgeführt. Direkte Umgehungsarten, wie etwa Falschangaben zum Gewicht, der Güterart oder der Tarifentfernung, lassen sich zwar leicht durch Straßenkontrollen aufdecken, sind aber trotzdem sehr beliebt. Das Ausmaß der indirekten Tarifumgehungen, wobei z. B. fiktive Leistungen dem Transportunternehmen in Rechnung gestellt werden, um einen Rabatt zu erzielen, läßt sich kaum erfassen, da hier die Kontrollmöglichkeiten zu gering sind.

### Überholte Regulierungen

Das tatsächliche, häufige Unterlaufen der beiden Regulierungsparameter „Preis“ und „Marktzutritt“ zeigt, daß die bundesdeutsche Regulierung auf dem Verkehrssektor immer weniger funktioniert. Die Parameter erfüllen in der Praxis ihre Funktion als Garant für einen „lauteren und billigen“ Wettbewerb nicht, wie dies der Gesetzgeber fordert. Es muß daher das gesamte deutsche Regulierungssystem für den Güterfernverkehr in Frage gestellt werden.

Seine Existenz verursacht beträchtliche Kosten, einerseits durch den Überwachungsapparat insgesamt und andererseits durch seine wettbewerbsverzerrende Wirkung, so daß nicht der leistungsfähigste Wettbewerber die höchsten Gewinne erzielt, sondern derjenige, der die Regulierung am besten umgehen kann. Eine Deregulierung des Sektors steht deshalb auch schon lange zur Diskussion.

Durch das Beharrungsvermögen, das sich gerade auf dem Verkehrssektor wegen der gemeinsamen Interessen von Straßenverkehrsgewerbe, Eisenbahn und Politikern besonders stark entwickelt hat, schien eine Deregulierung oder auch nur eine Lockerung der strengen Bestimmungen lange Zeit jedoch undenkbar. Die Liberalisierungstendenzen und der damit verbundene Druck von außen auf die verkrustete Verkehrsordnung sind daher grundsätzlich sehr begrüßenswert, denn ohne diesen Druck wäre auch in Zukunft keine Veränderung dieses eingefahrenen Systems zu erwarten gewesen.

<sup>4</sup> Vgl. Walter Hamm: Transportwesen, in: Peter Oberender (Hrsg.): Marktstruktur und Wettbewerb, München 1984, S. 470.

<sup>5</sup> Vgl. Cora Wacker-Theodorakopoulos: Regulierung des Verkehrssektors, in: Michael Krakowski (Hrsg.), a.a.O., S. 318 ff.

Das Gewerbe reagierte auch dementsprechend empört und abwehrend, als die ersten Anzeichen für eine Liberalisierung des Verkehrssektors wahrzunehmen waren. Nach dem Urteil zur Dienstleistungsfreiheit für In- und Ausländer der EG und nachdem durch den EG-Ministerrat klargestellt wurde, daß weitergehend eine Liberalisierung für den Verkehrssektor vorgesehen ist, wird jetzt versucht, so viel Regulierung wie nur möglich für die Bundesrepublik zu retten.

### Gespaltenes EG-System

Die Verhandlungsergebnisse des EG-Ministerrates im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs sowie der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen werden das bisher innerhalb der Bundesrepublik geltende System verändern. Aus diesem Grund ist in diesen Bereichen auch mit den größten Widerständen von bundesdeutscher Seite zu rechnen. Hierdurch ist die Durchsetzung des gemeinsamen Verkehrsmarktes wahrscheinlich schwieriger als zunächst erwartet, eine Durchführung bis 1992 kann bereits heute als illusorisch bezeichnet werden.

Bisher herrschte EG-weit im grenzüberschreitenden Verkehr ein gespaltenes System der Preisregulierung. Die sogenannten „alten“ EG-Staaten (Frankreich, Italien, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Bundesrepublik Deutschland) regeln diesen Güterfernverkehr ebenfalls durch ein verbindliches festes Tarifsysteem mit relativ großzügigen Margen. In den neu hinzugekommenen EG-Ländern existierte häufig gar kein Verkehrsregulierungssystem. Es wurde mit ihnen ein Referenztarifsysteem vereinbart. Dieses System sollte die Markttransparenz fördern, indem es Empfehlungen über die ungefähre Höhe der Marktpreise abgibt. Die tatsächlichen Marktpreise weichen aber so stark von diesen Tarifen ab, daß die Tarifempfehlungen nicht einmal ihre Funktion als Orientierungssystem erfüllen<sup>6</sup>.

Die Tarife im grenzüberschreitenden Verkehr liegen erheblich unter denen auf dem bundesdeutschen Markt. Aus diesem Grund kommt es auch zu einer weiteren häufig verwendeten Umgehungsart der bundesdeutschen Tarife, dem sogenannten Kopplungsgeschäft. Dabei wird ein Mischtarif zwischen dem in- und ausländischen Beförderungspreis gebildet, der bei Wiedereinreise des LKWs zu einem insgesamt erheblich günstigeren Tarif führt.

Außer der Preisregulierung gibt es im grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der EG auch Kontingen-

tierungen. Bisher waren bilaterale Kontingente zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten üblich. Besondere Probleme entstanden dabei immer dann, wenn nicht nur zwei Länder betroffen waren, sondern auch ein drittes oder viertes Land befahren werden sollte. Für so eine Strecke mußten dann Genehmigungen aus mehreren bilateralen Kontingenten eingeholt werden, bevor eine Beförderung möglich wurde.

Seit 1974 gibt es außerdem das EG-Gemeinschaftskontingent, das den Inhaber einer solchen Genehmigung zum grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der EG-Grenzen berechtigt. Dieses Kontingent wurde bislang sehr gering gehalten. Im Anschluß an das Urteil des Europäischen Gerichtshofes ist jedoch bereits eine Aufstockung eingetreten, so daß hier auch künftig mit weiteren Veränderungen gerechnet werden kann.

Der EG-Ministerrat einigte sich zunächst darauf, das bereits bestehende Gemeinschaftskontingent um jährlich 40 % zu erweitern, so daß in absehbarer Zeit die objektiven Marktzugangsbeschränkungen ganz aufgehoben werden könnten. Hier ist die Bundesrepublik am stärksten betroffen. Die Verbände, die die Aufweichung der Regulierung fürchten, und der Verkehrsminister, der die Überfüllung bundesdeutscher Straßen und den weiteren Verlust von Marktanteilen der Bahn am Güterverkehrsaufkommen befürchtet, versuchen diese Aufstockung weitestgehend zu verzögern und mit Bedingungen zu verknüpfen (z. B. Straßenbenutzungsgebühr). Es ist zwar bereits eine Aufstockung des Kontingents vorgenommen worden. Allerdings bleibt diese Erhöhungsrates bereits zeitlich hinter der geplanten Ausweitung zurück.

Die Kabotage, die künftig – wenn auch zunächst nur in beschränktem Maße – ebenfalls zugelassen werden soll, wird von bundesdeutscher Seite gleichfalls gefürchtet. Sie erlaubt den ausländischen Unternehmern bei der Durchfahrt durch ein Land das Befördern von Gütern innerhalb des Landes. Wenn in absehbarer Zeit tatsächlich schrittweise eine Liberalisierung auf dem Verkehrsmarkt eintreten sollte, dann wird die bestehende Regulierung für den innerdeutschen Verkehrssektor nicht mehr zu halten sein. Die strenge Kontingentierung würde gegenstandslos und als Folge die Preisfestsetzung obsolet.

Die Liberalisierungsabsichten der EG sind für die Bundesrepublik nicht unproblematisch, obwohl eine Auflockerung des gegenwärtigen Systems mehr als notwendig ist. Die übrigen Mitgliedsländer üben nicht zuletzt auch deshalb einen starken Druck auf die Bundesrepublik aus, weil hier für sie ein lukrativer Markt wartet. Die Probleme der Überfüllung und Überlastung des bundesdeutschen Straßensystems werden dabei meist ver-

<sup>6</sup> Vgl. Herbert Baum: Regulationspolitik im Güterverkehr, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 57. Jg. (1986), S. 204.

nachlässigt, auch deshalb, weil einige EG-Staaten der Umweltpolitik einen niedrigeren Stellenwert einräumen.

Zur Lösung dieser Probleme sind allerdings die in der Bundesrepublik praktizierte Tarifregulierung und Marktzutrittsbeschränkungen ebenfalls ungeeignet. Sinnvoll ist aber die Belastung des Straßengüterverkehrs nach seinen volkswirtschaftlichen Kosten. Die wichtigsten Instrumente sind Auflagen sowie die Besteuerung des Straßenverkehrs mittels der Kfz- und der Mineralölsteuer.

### **Gleiche Wettbewerbsbedingungen**

In der EG wird allerdings die Harmonisierung dieser Instrumente weniger unter dem Gesichtspunkt der volkswirtschaftlichen Kosten des Straßenverkehrs als unter dem Gesichtspunkt der Wettbewerbsgleichheit diskutiert. Auch der Bundesminister versucht, das Gewerbe zumindest so weit zu schützen, daß er ein Junktim zwischen Liberalisierung einerseits und Harmonisierung andererseits – insbesondere der stark unterschiedlichen Besteuerungssysteme – verlangt. Hier gibt es tatsächlich gravierende Unterschiede, die immer dann wettbewerbsverzerrend wirken, wenn zwei LKWs auf der gleichen Strecke für den gleichen Transport unterschiedlichen Besteuerungen und Bestimmungen unterliegen.

Die Bundesrepublik liegt dabei mit ihrer Kraftfahrzeugsteuer von 9364 DM pro Jahr und LKW in Europa an der Spitze. In den Niederlanden werden für den gleichen LKW 3270 DM Jahressteuer verlangt, in Italien und Frankreich weniger als 1000 DM und in Dänemark 7500 DM, wobei das Verkehrsunternehmen die Hälfte der Steuern zurückerhält, wenn der Wagen im Ausland fährt. Solange diese Steuersätze nur für den Inlandsverkehr gelten, liegt eine Wettbewerbsungleichheit noch nicht vor, sondern erst dann, wenn grenzüberschreitender Verkehr zugelassen wird, da dann LKW-Betreiber unterschiedlicher Nationen für den gleichen Transport auf der gleichen Strecke unterschiedlich besteuert werden.

Weitere große Unterschiede der EG-Mitgliedstaaten liegen in der Besteuerung des Diesels. Auch hier nimmt die Bundesrepublik mit 44,2 Pfg pro Liter eine Spitzenstellung auf dem europäischen Kontinent ein. Die übrigen EG-Länder finanzieren ihre Straßen nämlich überwiegend aus den Benzinsteuernerträgen, die von den PKWs getragen werden.

Zur Herstellung von Wettbewerbsgleichheit hat die EG-Kommission bereits harmonisierte Steuersätze vorgeschlagen, die in der Bundesrepublik zu einer kräftigen Senkung der Dieselsteuersätze und der Kfz-Steuer pro LKW führen würden. Dies würde eine indirekte Sub-

ventionierung des Straßengüterverkehrs durch unzureichende Anlastung der Verkehrswegekosten bedeuten und damit auch eine Benachteiligung der Bahn, deren Gütertransport aus Umweltgesichtspunkten gerade gefördert werden soll. Außerdem besteht die Gefahr der Überfüllung deutscher Straßen, nicht zuletzt, weil die Bundesrepublik wegen ihrer geographischen Lage ein Durchgangsland ist.

Sofern die übrigen EG-Staaten einer Steuerharmonisierung auf bundesdeutschem Niveau nicht zustimmen, bietet sich die vom Verkehrsminister in die Diskussion gebrachte Straßenbenutzungsgebühr an. Nach dessen Plänen soll die Gebühr bei den Inländern durch die Steuer abgegolten sein, so daß nur die Ausländer zusätzlich belastet werden würden. Auf diese Weise könnten in der Bundesrepublik auch weiterhin dem Straßengüterverkehr die von ihm verursachten volkswirtschaftlichen Kosten zugerechnet werden, solange die Gebühr ausreichend hoch ist. Außerdem könnte der Gefahr der Überfüllung des Straßennetzes, von weiteren Umweltschränkungen und des weiteren Absinkens des Marktanteils der Bahn entgegengewirkt werden.

Im Hinblick auf die im Urteil des Europäischen Gerichtshofes geforderte Wettbewerbsgleichheit zwischen Inländern und Ausländern bestünde die saubere Lösung darin, daß die Steuern tatsächlich harmonisiert, also z. B. in der Bundesrepublik auf den EG-Durchschnitt gesenkt werden würden. Es müßten dann alle Anbieter von Verkehrsleistungen die gleichen Steuern und bei Befahren der Bundesrepublik die gleiche Straßenbenutzungsgebühr zahlen.

Der Verkehrsminister und das Gewerbe stellen die Unterschiede der Rechts- und Sozialvorschriften zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten ebenfalls als wettbewerbsverzerrend dar. Will man jedoch der Wettbewerbsgleichheit genügen, ist eine Angleichung aller Vorschriften keineswegs notwendig. So müssen z. B. die Arbeitsbedingungen für die Fahrer durchaus nicht angeglichen werden, und auch eine Nivellierung der Löhne ist nicht erforderlich. Verkehrssicherheitsvorschriften an den Fahrzeugen und für die Fahrer können ebenfalls von Land zu Land unterschiedlich geregelt werden, müssen aber für Inländer und Ausländer gleichermaßen gelten.

Eine Angleichung bei diesen Vorschriften ist weniger zur Herstellung von Wettbewerbsgleichheit sinnvoll als zur Senkung der Transaktionskosten. Es ist daher zu begrüßen, daß zwischen den EG-Partnern bereits Einigkeit über die Angleichung der subjektiven Zulassungsbedingungen (Ausbildung, Berufserfahrung, finanzielle Leistungsfähigkeit der Unternehmen) herrscht.